Mémoires, Notices

VOYAGE AU TONQUIN

Par M. Henri VIÉNOT, membre de la Société normande de Géographie
et Albert SCHŒDER, entrepreneur à Saïgon

Vers le commencement de l'année 1882, à la suite de diverses conversations avec des personnes connaissant le Tonquin, j'entrepris des études pour rechercher s'il était possible et pratique d'établir dans ce pays des voies ferrées. Pour cela je me procurai tout d'abord toutes les cartes publiées par l'administration française de la marine, sur ce pays dont la France a le protectorat, au moins nominal, depuis 1874. J'y joignis la carte donnée récemment par M. Mallart, et qui n'est pas encore publiée, celle de M. Dutreuil de Rhins, celles qui font corps avec les publications de MM. Jean Dupuis, Romanet du Caillaux, etc., et je fis une étude attentive à la fois de toutes les cartes et de tous les ouvrages publiés sur le Tonquin et notamment des récits d'explorations contenus dans le recueil des *Explorations et Reconnaissances* publié par le gouvernement de la Cochinchine française.

En outre, l'administration de la colonie, mise au courant du but de mes recherches, voulut bien mettre à ma disposition un certain nombre de levés topographiques manuscrits faits dans le but spécial de servir de base à des opérations militaires par divers officiers envoyés en mission sur certains points du territoire tonquinois.

Je m'abouchai aussi avec les représentants à Saïgon du gouvernement annamite, et j'obtins par eux des renseignements précieux sur divers points dont ne s'étaient pas préoccupés les auteurs des divers travaux français que j'avais pu consulter.

De la réunion et de la comparaison de ces divers documents je tirai cette première conclusion que, sans doute, M. Jean Dupuis a rendu de grands services à la science géographique en faisant, comme il l'a fait, le trajet de la mer au Yûnnân par le Song-Ca ou Fleuve Rouge; qu'il a rendu à la France un service non moins signalé en attirant son attention sur le Tonquin et en l'amenant à y établir son protectorat au moins nominal, et à y faire ouvrir quelques ports au commerce européen ; qu'enfin le commerce avec le Yûnnân et la Chine centrale, dont le premier il a fait connaître l'importance, avant sa voie naturelle à travers le Tonquin ; mais je fus amené par les récits mêmes de M. Dupuis à me convaincre que ce n'était pas la navigation par le Song-Ca, ou par les autres cours d'eau qui traversent le Tonquin pour aller prendre leur source au centre de la Chine, qui pourrait jamais suffire à un tel trafic et répondre d'une manière efficace aux besoins du commerce tel que le font et peuvent le faire des Européens.

En effet, le Fleuve Rouge, quoique se jetant directement à la mer par un certain nombre de bras, n'est, dans aucun cas, navigable pour les navires européens d'un tonnage même moyen. Les alluvions, qu'il transporte en grande quantité, et qui lui ont valu son nom de Fleuve Rouge, en font un véritable fleuve de boue, dont les dépôts, sous l'impulsion d'un courant qui, aux grandes eaux, atteint quatre nœuds et demi et cinq nœuds, forment des bancs, des barres, des îlots qui se déplacent constamment.

Pour pénétrer dans le Song-Ca ou Fleuve Rouge, les bateaux qui tirent plus de deux mètres d'eau, et c'est le cas de tous les bateaux affectés au transport sérieux des marchandises et à la grande navigation, sont obligés de quitter la mer à la pointe Doson, où le génie maritime français a fait construire un phare, d'attendre que la marée leur fournisse assez d'eau pour franchir la double barre du Cua-Cam et de remonter ce fleuve jusqu'à Haï-phong.

Là, suivant la saison, deux solutions se présentent. Pendant six mois de l'année, les bateaux qui veulent se rendre à Ha-noï peuvent remonter le Cua-Cam jusqu'à son confluent avec le Song-Khi-Thaï, suivre ce cours d'eau jusqu'à sa naissance dans le Thaï-Binh, de là passer dans le canal de Bac-ninh, dit aussi des Rapides, et aboutir dans le Song-Ca. Cette navigation n'est d'ailleurs possible, même aux grandes eaux, que pour des bateaux de faible grandeur et de petit tonnage, à cause des coudes brusques et des courants puissants qui existent dans le canal de Bac-ninh.

Pendant la saison des basses eaux le canal de Bac-ninh est impraticable. Il ne présente à certains endroits que quelques centimètres d'eau. Les bateaux qui veulent se rendre à Ha-noï sont donc obligés de prendre à Haï-phong le Song-Bac-Tham, de le suivre jusqu'au Thaï-Binh pour prendre ensuite le canal dit de Thaï-Binh ou des Bambous. Mais là encore la navigation présente certaines difficultés qui ne sont pas insurmontables, mais qui sont sérieuses. En outre, le trajet pendant la saison des basses eaux est de 50 milles plus long que lorsqu'on peut passer par le canal de Bac-ninh.

En somme, des bâtiments, même d'un certain tonnage, peuvent pénétrer dans le Song-Ca ou Fleuve Rouge et se présenter à Ha-noï. Nous y avons vu notamment les canonnières la *Fanfare* et la *Surprise,* qui s'y sont rendues pour le bombardement de la citadelle d'Ha-noï qui a eu lieu il y a quelques mois.

Mais pour aller d'Ha-noï à la frontière du Yûnnân on rencontre des difficultés insurmontables en toutes saisons pour des bâtiments même du tonnage relativement faible des deux canonnières que nous venons de désigner. Le cours du Song-Ca, aussi bien que celui de ses affluents, la Rivière Claire et la Rivière Noire, est obstrué par des bancs de roches formant des rapides infranchissables, et il faut renoncer à l'espoir de jamais faire remonter le cours de ces fleuves à d'autres bateaux qu'à ceux construits spécialement à cet effet, tels que les canonnières construites par la maison Claparède et Cie, de Saint-Denis, pour le compte du gouvernement français, canonnières qui, en pleine charge, ne doivent pas avoir plus de 70 centimètres de tirant d'eau, et qui, par suite, sont absolument incapables de tenir la mer.

A ceux qui auraient des doutes à ce sujet, je conseillerais de lire les récits des voyages d'exploration assez nombreux qui se trouvent dans la collection des *Excursions et Reconnaissances,* que publie le gouvernement de Cochinchine, et dont nous avons déjà parlé (1).

Dans ces conditions, le commerce par eau étant impossible, j'ai donc recherché s'il était possible et pratique d'y suppléer par l'établissement d'une voie ferrée, et j'ai acquis la conviction que la création d'un chemin de fer remontant la vallée du Song-Ca n'offrirait pas de difficultés insurmontables, et qu'il serait facile de relier ce chemin de fer à la mer par une ligne ferrée allant de Ha-noï à Haï-phong.

(1) Ces *Excursions et Reconnaissances* sont en vente chez Challamel, à Paris. — Au moment où j'écris, 12 fascicules ont été publiés.

A la suite de ces études, faites seulement sur les cartes et dans les livres, mais cependant aussi complètes que possible, je demandai au gouvernement de Cochinchine s'il serait disposé à transmettre au gouvernement annamite et à appuyer de son influence une demande de concession du chemin de fer de Haï-phong au Yûannân, en passant par Ha-noï.

Cette proposition fut de suite accueillie avec faveur, en principe, mais M. le gouverneur de Cochinchine me fit observer que la situation politique du Haut-Tonquin, le peu de sécurité des provinces comprises entre Bac-ninh et la frontière chinoise, la présence constante de rebelles et de pirates dans ces provinces, ne lui permettaient pas d'appuyer pour le moment une demande de concession de chemin de fer à travers le Haut-Tonquin. Il m'a-jouta qu'en ce qui concernait la section de Haï-phong à Ha-noï il n'existait aucun empêchement de ce genre, et qu'en conséquence il était tout prêt à transmettre et à appuyer cette partie de la demande de concession lorsque des études préliminaires sur le terrain auraient permis de se rendre compte à la fois de la longueur du tracé, des difficultés à vaincre, des dépenses à engager et du trafic probable sur lequel pourrait compter la nouvelle ligne pour se rémunérer de ses frais d'établissement et d'exploitation. Il ajouta même que, considérant une pareille entreprise comme fort intéressante pour le développement du commerce et de l'influence française au Tonquin, il était disposé à accorder sur les fonds disponibles du budget de la Colonie une subvention de 500 piastres (2,500 francs environ) à ceux qui entreprendraient ces études préparatoires.

C'est dans ces conditions qu'après avoir fait approuver par M. le gouverneur de Cochinchine un avant-projet du voyage à entreprendre, je me mis en mesure d'organiser une expédition ayant pour but de mesurer avec une précision mathématique la distance entre Haï-phong et Ha-noï; de faire le levé exact de la route à la fois dans sa direction, dans sa nature et dans ses profils, de reconnaître la nature du sol et de ses productions, ainsi que la densité de la population, les objets de trafic, les moyens de transport en usage, et enfin de constater le nombre, l'importance, la largeur, la profondeur des cours d'eau à traverser, ainsi que leur direction et leur navigabilité. En un mot, nous devions revenir de notre voyage en rapportant tous les renseignements utiles pour établir un avant-projet sérieux de la voie ferrée indiquant à la fois ce qu'elle pourrait entraîner de dépenses et ce qu'elle devait donner de bénéfices.

Je m'adjoignis pour ce voyage M. Schrœder (Albert), entrepreneur, qui

venait de diriger en Cochinchine la construction de routes importantes, qui, autrefois en France, avait été employé par les grandes Compagnies de chemins de fer, et dont les connaissances spéciales permettaient de procéder à la fois rapidement et sûrement à nos études.

Nous nous procurâmes les instruments de précision nécessaires pour nos levés de terrain, et, munis de provisions de bouche pour le temps probable de notre voyage et des bagages de toute nature pour notre campement aux diverses étapes, nous embarquâmes le mardi 27 juin à bord du paquebot des Messageries maritimes, le *Saïgon*, qui est subventionné par le budget local de la Cochinchine pour faire le service mensuel entre Saïgon et les ports de Quin-Han, Tourane et Haï-phong.

Ce service avait été installé provisoirement dès 1880 et confié à un petit vapeur, le *Warhi*; mais le Conseil colonial de Cochinchine ayant décidé, dans sa session de 1880, de relier la colonie non seulement aux ports du Tonquin, mais encore à Singapour d'une manière régulière, la Compagnie des Messageries se rendit concessionnaire des deux services qui sont faits de Saïgon à Singapour tous les 15 jours par le *Meinam*, et de Saïgon au Tonquin toutes les quatre semaines, ce dernier service ayant ses départs subordonnés à l'arrivée du courrier de France.

Nous avons quitté le warf des Messageries à Saïgon le mardi 27 juin, à 8 h. du matin. A midi nous arrivions au cap Saint-Jacques, où nous trouvions une mer absolument calme, et quittions notre pilote.

La navigation, pendant toute la traversée jusqu'à Tourane, se fait en suivant les côtes de la Cochinchine et de l'Annam à une distance d'environ 3 milles et demi ou quatre milles. Aussi peut-on facilement distinguer à l'œil nu les sinuosités de la côte, et suivre cette série de montagnes qui, commençant aux hauteurs de Saint-Jacques, se continuent par le cap T'Van et par une série presqu'ininterrompue de hauteurs plus ou moins voisines du rivage, mais ne laissant jamais qu'une mince bande de terre entre elles et la mer.

Rien de saillant ne signala la journée du 27 juin. Nous observâmes au thermomètre :

6 heures du matin,	28°50	centigrades;
11 — —	29°	—
2 heures du soir,	30°25	—
6 —	29°25	—

Et au baromètre anéroïde :

A 6 heures du matin,	757	millimètres ;
à 11 — —	757 1/4	—
à 2 heures du soir,	757 1/4	—
à 6 — —	757	—

Une pluie modérée est tombée de 2 h. à 3 h. 1/2 de l'après-midi.

Le *Saïgon* est un paquebot absolument indigne de la Compagnie à laquelle il appartient, et dont les navires sont réputés pour leur confortable et leur bon conditionnement. C'est un *cargo-boat* plutôt qu'un paquebot, et quoique le prix des passages de Saïgon à Haiphong soit de 50 piastres, c'est-à-dire proportionnellement aussi cher que sur la grande ligne en première classe, on y est logé et nourri moins bien que les passagers de seconde classe de Marseille à Shanghaï.

La journée du mercredi 28 juin se passa en mer. Le bateau longeait la côte, comme la veille, à une distance de 4 ou 5 milles, ce qui nous permettait de suivre très nettement le relief des montagnes qui longent la mer. Ces montagnes, dont l'élévation est généralement faible, sont dominées presque continuellement par des montagnes plus élevés qui forment comme un rideau ininterrompu souvent au troisième et même au quatrième plan. Les plus élevées de ces montagnes se perdent dans les nuages, dont la hauteur n'est d'ailleurs pas considérable.

Successivement nous remarquons en passant par le cap Padaran, sur lequel les navigateurs demandent à grands cris qu'on construise un phare, le faux cap Varéla, dont la ressemblance avec le véritable cap Varéla trompe quelquefois les navigateurs peu expérimentés; mais, de tous les points saillants, le plus remarquable est certainement l'*île de Doi-Moi* ou *de la Guérite*, que nous laissons sur babord à 1 mille et demi de nous, vers 2 h. du soir. Cette île est formée du côté de la mer par un amoncellement de roches énormes équilibrées les unes sur les autres et constituant un véritable mur d'autant plus frappant à l'œil que, lorsqu'on a dépassé l'île, et qu'on la voit de profil à une distance de 4 ou 5 milles au Nord, ce mur paraît être isolé du reste de la montagne.

La régularité avec laquelle les roches sont enchevêtrées est tout à fait extraordinaire, et telle qu'on croirait à un travail fait de mains d'hommes

si les matériaux qui constituent ces sortes de ruines gigantesques étaient moins volumineux.

Le cap Varéla, dont nous avons déjà donné le nom, est surmonté d'un cylindre isolé dont la proéminence attire l'œil à de grandes distances.

Jusqu'à ce cap la mer a présenté les apparences d'un lac absolument tranquille, et cependant, grâce aux formes plates qu'il a fallu lui donner pour lui permettre de franchir la baie de Quin-Han, le *Saïgon* tangue assez fortement pour rendre malades plusieurs passagers. C'est bien pire après que nous avons doublé le cap Varéla; les vagues qui se dessinent n'ont qu'une faible hauteur, et cependant le bateau se livre à des mouvements désordonnés tels qu'on est obligé de fermer toutes les ouvertures.

A 7 h. 30 du soir, à la grande joie des malades, nous jetons l'ancre dans la rade extérieure de Quin-Han. L'heure de la marée, qui ne se présente d'ailleurs qu'une fois par jour, est passée, et il nous faut attendre le jour pour entrer dans le port.

Nos observations météorologiques du 28 juin nous ont donné les résultats suivants :

	Thermomètre.	Baromètre.
6 heures du matin,	28° 5	756.50
11 — —	29°	757
2 heures du soir,	30°	757.25
6 — —	29°30	756.75

La rade de Quin-Han est mal dénommée, car la ville de Quin-Han est éloignée de plusieurs kilomètres dans l'intérieur des terres. Son véritable nom est Thi-Nai. Les Annamites ne lui connaissent pas d'autre appellation.

Dès le petit jour, le 29 juin, nous levons l'ancre, et à 6 h. du matin, nous mouillons dans la rade intérieure.

La concession française et le village qui l'avoisinent, et qui porte sur les cartes le nom de Gia, qui, en annamite, est le nom générique des villages, sont établis sur une langue de sable qui sépare la rade intérieure de la rade extérieure. L'ensemble des deux rades forme un vaste cirque presque complètement clos par une série de collines dont les plus hautes n'atteignent pas 100 mètres. Quelques écranchures laissent voir les montagnes de Binh-Dinh dans l'Ouest. Le diamètre du cirque, qui ferme la rade intérieure, est d'environ 6 kilomètres. Lorsqu'on tourne le dos à la concession

française, on a devant soi deux raies blanches qui sont formées par une épaisse couche de sable. Ce sont les lits de deux torrents qui se jettent dans la baie de Thi-Mai, et qui sont à sec dans cette saison.

Il n'est pas sans intérêt de remarquer que la baie de Thi-Mai et ses environs font une bizarre exception au milieu des pays qui les environnent. Dans toutes les contrées voisines la saison sèche commence en juin et finit en octobre. Cette règle s'applique aussi bien à Saïgon, qui est au Sud de Quin-Han, qu'à Tourane et à Haï-phong, qui sont au nord. A Quin-Han, au contraire, les pluies commencent en octobre pour durer jusqu'en mars. Si ce phénomène ne nous avait pas été affirmé par des personnes dignes de foi, qui ont habité Quin-Han pendant plusieurs années, nous n'y aurions pas cru, car rien n'explique une pareille interversion des lois météorologiques qui régissent tous les pays intertropicaux de notre hémisphère.

Les montagnes qui s'étendent à l'est de la rade sont composées de grès durs dont la couleur varie du blanc au rouge brique, et même quelquefois au brun, en passant par toute la gamme des couleurs intermédiaires. La carcasse rocheuse de la montagne est à peine recouverte d'un peu d'humus sur lequel végètent péniblement quelques herbes et quelques broussailles, en quantité suffisante cependant pour donner à l'ensemble une teinte verte sur laquelle tranchent vivement les sables déposés par les torrents qui, à l'époque des pluies continues, ravinent les flancs de la montagne.

Les collines qui s'étendent, au contraire, au sud-ouest de la rade, à l'ouest de la concession française, sont d'une nature toute différente, qu'indique, de prime abord, leur coloration d'un rouge intense. Comme celles qui leur font face, ces montagnes sont formées d'une ossature de grès durs qui présentent les mêmes caractères que leurs voisins au point de vue de la coloration ; mais, au sud-ouest, ces rochers, au lieu d'être établis en assises régulières, et pour ainsi dire stratifiées, présentent tous les caractères de nombreuses dislocations résultant d'une lutte avec les éléments qui composent le sol et se sont opposés à l'émersion en une seule pièce de la masse rocheuse.

Les roches émergent du sol dans toutes les directions et, isolées les unes des autres, se présentent sous les angles les plus imprévues. Leurs fractures sont apparentes et violentes. Elles indiquent de violents bouleversements.

En outre, tandis que nous avons vu à l'Est que la carcasse de la montagne était à peine recouverte d'une couche légère d'humus formée et déposée par la suite des siècles, au Sud-Ouest, au contraire, la montagne entière est recouverte d'une épaisse couche de cette argile ferrugineuse connue en Cochinchine sous le nom de pierre de Bienhoa, et qui sert dans notre colonie à empierrer les routes; son emploi pour remplacer la pierre de taille, qui était fréquent avant la conquête et pendant les quinze années qui l'ont suivie est à peu près abandonné.

Cette couche de pierre de Bienhoa est activement exploitée par les indigènes dans de nombreuses carrières d'où ils la tirent en bloes taillés régulièrement, qu'ils apportent dans les villages, où on l'emploie comme pierre à bâtir. Les quais qui bordent la rade de Thi-Mai devant le consulat de France, les soubassements des diverses constructions élevées par le génie militaire, aussi bien que ceux des cases et des maisons des indigènes, sont construits avec cette pierre qui résiste très bien lorsqu'elle est de bonne qualité. Nous reviendrons d'ailleurs sur ce commerce quand nous parlerons des produits de Quin-Han et de ses environs.

En résumé, tandis qu'à l'Est la masse rocheuse forme la presque totalité de la montagne, à l'Ouest elle ne se montre qu'accidentellement. Il semble que le soulèvement volcanique qui a projeté l'ensemble du cirque de Quin-Han n'a pas rencontré d'obstacles dans l'Est, tandis que dans l'Ouest il a eu à lutter contre la résistance d'une couche considérable d'argile ferrugineuse compacte qui a arrêté son essor.

Entre ces deux séries de montagnes s'avance, les reliant presque l'une à l'autre, la langue de sable sur laquelle est la concession française.

De son extrémité est, où se trouve une petite agglomération de maisons indigènes habitées par des pêcheurs, jusqu'au pied des montagnes de l'ouest, cette langue de sable mesure environ 3 kilomètres et demi. Elle a une épaisseur moyenne de 300 mètres et n'émerge que fort peu à marée haute. C'est évidemment le résultat des dépôts sablonneux apportés par les torrents qui sillonnent les montagnes de l'est et du nord, dépôts qui se continuent d'ailleurs, ainsi que le démontre la barre qui s'avance tous les jours davantage, pour clore définitivement la rade, en obstruant le passage déjà fort restreint que se sont réservé les eaux.

Vers le centre de la langue de terre, une grande maison à étages, construite sur le modèle de celles qu'habitent les administrateurs des affaires indigènes dans la Basse-Cochinchine, sert de résidence au consul.

A droite (1), un bâtiment plus petit sert de bureaux à la chancellerie. Il est contigu à une agglomération de constructions annamites, entourées d'un mur en maçonnerie de briques et de pierres de Bienhoa, dans lesquelles sont installés les bureaux de la douane mixte.

En arrière du consulat, un fort, entouré d'un mur en maçonnerie crénelé, et dont nous avons pris la succession des anciennes garnisons annamites, contient les baraquements où sont logés les officiers et la garnison de cent hommes que la France entretient à Qui-Han.

A gauche du consulat, un hôpital en construction promet pour l'avenir, si le génie maritime veut bien l'achever avant qu'il ne tombe en ruines, un excellent et agréable refuge pour nos malades.

Tout l'ensemble des bâtiments de la concession est défendu contre la mer, du côté de la rade intérieure, par un quai à base de maçonnerie en granit, et dont la partie supérieure est formée de ces pierres de Bienhoa taillées symétriquement, que l'on extrait de la montagne voisine et que nous retrouvons dans toutes les constructions du pays.

Un mât de signaux, qui indique les profondeurs d'eau sur la barre, complète les constructions françaises et les dépendances du consulat.

Si, après avoir parcouru la concession française, on sort du fort en se dirigeant vers l'ouest, on rencontre tout d'abord une plaine inculte semée de tombeaux indigènes en grande quantité, puis on pénètre dans la ville indigène par une rue qui tranche agréablement avec les rues des villages indigènes de la Basse-Cochinchine.

Large d'environ 6 mètres, la principale rue de Quin-Han est bordée des deux côtés par une série de maisons construites en torchis, couvertes en chaume de riz, presque toujours élevées sur un seuil en pierre de Bienhoa taillée. L'ensemble de l'aspect est propre, soigné et presque coquet. On constate avec étonnement qu'il n'y a ni tas d'immondices, ni amoncellement d'ordures dans la rue que l'on parcourt; que le sol sablonneux en a été consolidé par un battage répété, et, chose extraordinaire en Orient, que la chaussée est balayée régulièrement. C'est avec non moins de surprise que nous avons vu aux abords du marché des bandes de femmes, évidemment de corvée, balayant les ordures, les réunissant en tas réguliers et les chargeant dans des paniers que d'autres femmes emportaient. Jamais nous

(1) Toute cette description a été faite en supposant le spectateur à bord d'un bateau mouillé dans la rade intérieure.

n'aurions supposé qu'il existât un tel service de voirie en pays annamite.

En dehors de la rue principale qui est le prolongement de la route de Binh-Dinh, une ou deux rues parallèles au rivage traversent Quin-Han. Elles sont réunies par une série nombreuse de rues et de ruelles qui aboutissent à la mer, et dont la majeure partie est dallée en pierre de Bienhoa. De même que la rue principale, ces rues et ruelles sont d'une propreté qui ferait honte aux Annamites de la Cochinchine française.

La longueur de la rue principale, depuis le fort français jusqu'aux magasins dans lesquels le gouvernement annamite enserre le paddy et les autres produits de l'impôt, est d'environ 1,500 mètres.

On rencontre à Quin-Han, soit dans la rue principale, soit dans les rues latérales, un certain nombre de pagodes; mais aucune d'elles n'est remarquable. Dans notre rapide visite, nous avons rencontré, en outre, quatre écoles et trois marchés. Chacune des écoles paraissait contenir une cinquantaine d'élèves. Quant aux marchés, installés comme ceux de la Basse-Cochinchine, sous des hangars dont les toits en tuiles sont portés par des colonnes en bois dur, ils semblaient très suivis et très bien approvisionnés d'objets de toute nature, y compris de la viande de porc fraîche et salée.

Les principaux commerçants semblent être des Chinois d'Haïnan. Il existe cependant quelques importants magasins qui appartiennent à des Annamites. La ferme d'opium, dont nous n'avons pu connaître le produit, est entre les mains des Chinois.

La ville de Quin-Han se fait remarquer par la proportion réellement considérable de maisons construites en maçonnerie. On en compte environ un vingtième du nombre total des maisons.

Les principaux produits dont nous avons constaté la présence, soit dans les magasins ou dans les bateaux, sont assez variés et d'une valeur assez grande.

Tout d'abord les pierres de Bienhoa taillées sont apportées des carrières voisines en blocs réguliers mesurant $0^{m}40 \times 0^{m}20 \times 0^{m}12$. Rendus à Quin-Han, ces blocs se vendent 9 ligatures le cent. La nature de la pierre est résistante, et les matériaux employés aux constructions même les plus anciennes prouvent sa solidité par leur bon état de conservation.

Malheureusement il faut se méfier de la contrefaçon, car les indigènes ne se gênent pas pour fabriquer et vendre à ceux qui n'y prennent pas garde, de l'imitation de pierre de Bienhoa.

Il n'existe, en effet, qu'à une certaine distance de la ville et sur une surface peu considérable relativement, de l'argile ferrugineuse assez compacte et assez agglomérée naturellement pour fournir des pierres dures et homogènes comme celles que l'on doit employer dans les constructions dont on veut assurer la durée. Aussi les Annamites ont-ils imaginé d'extraire la pierre qui se présente en petits morceaux et qui n'est utilisable que pour le chargement des routes, de la mélanger avec de l'argile et d'en faire des pains qui, extérieurement et pour l'œil inattentif, ressemblent, à s'y méprendre, aux pierres massives agglomérées naturellement, et que l'on extrait des carrières de première qualité. Ces imitations de pierre se délitent aux premières pluies, et les constructions dans lesquelles on les a employées s'effondrent promptement.

L'huile d'arachide ne se fabrique pas à Quin-Han. Elle y vient soit par eau, soit à dos d'hommes, des villages voisins. Elle paraît de bonne qualité et se vend de 4 à 5 tiens (1) la mesure contenant environ un litre. Les Annamites la conservent et l'expédient par mer au moyen de caisses cubiques en bois calfaté, qui rappellent par leur forme les caisses à eau de nos navires.

Les tourteaux provenant de la fabrication de l'huile d'arachide sont aussi un objet important de commerce, et, lors de notre passage, un voilier français entrait dans le port pour en prendre un chargement à destination du nord de la Chine.

Le sel est récolté en grande quantité par les indigènes. Ils le conservent, comme les Annamites de Basse-Cochinchine, en en formant d'énormes tas qu'ils recouvrent de paille. Le prix du sel à Quin-Han est d'environ 1 ligature par picul. C'est l'aliment le plus courant du fret des navires qui viennent charger pour les ports voisins.

La soie de Quin-Han est abondante et de belle qualité. Son prix varie naturellement, suivant les qualités. Il s'en exporte de grandes quantités à l'état de soie grège; mais il en est employé beaucoup sur place pour la fabrication des étoffes, et spécialement des crêpons qui sont fort renommés. Le prix d'une pièce de crêpon varie de £ 4 à £ 6, suivant la qualité.

(1) Le tien est la dixième partie de la ligature qui comprend elle-même ou bien 600 sapèques en zinc ou bien 100 sapèques en cuivre. La ligature est couramment assimilée au franc en Basse-Cochinchine, ce qui met le tien à 0 fr. 10 c. ; mais la quantité de ligatures donnée en échange d'une piastre mexicaine varie beaucoup suivant les endroits et les circonstances. Nous en indiquons le cours à nos principales éditions.

On trouve aussi à Quin-Han du coton. Il semble abondant dans les magasins, mais sa qualité est tout à fait inférieure et ses soies sont à la fois fort courtes et fort peu résistantes.

On exporte vers le nord de l'Annam, et surtout pour le Tonquin, de grandes quantités de noix d'arec. Elles sont d'ailleurs semblables à celles de la Basse-Cochinchine.

Le sucre de Quin-Han est abondant et fait l'objet d'un trafic important avec la Chine.

La seule monnaie ayant cours est la ligature. On reçoit d'ailleurs indifféremment des sapèques en zinc ou des sapèques en cuivre, ceux-ci valant chacun six des autres. Le change de la piastre varie considérablement. Il était dernièrement de 8 ligatures 1/2, et, à notre passage, il était encore de 7 ligatures 1/2..

Les sapèques en cuivre sont l'objet d'une vive contrefaçon, dont le centre semble être dans la Basse-Cochinchiue, et, au voyage précédent du *Saïgon*, la douane franco-annamite avait saisi à son bord pour plusieurs milliers de piastres de faux sapèques en cuivre. Du reste, dans la pratique, on reçoit indifféremment les sapèques vrais ou faux sans distinction.

Sur les marchés de Quin-Han nous avons vu diverses poteries fort grossières.. En revanche, dans la principale rue, plusieurs marchands vendent des poteries faites dans les environs, dont la confection paraît soignée, et dont la terre est de bonne qualité. C'est le premier endroit de Cochinchine où nous ayons vu des vases poreux de fabrication locale. Nous en avons acheté, pour faire rafraîchir l'eau, dont la forme est assez gracieuse, et qui coûtent un demi tien pièce.

De la rade, lorsqu'on regarde la partie ouest du cirque qui l'entoure, on aperçoit dans le lointain un monticule dont la forme régulière démontre qu'il est dû au travail de l'homme. Il est surmonté de trois édifices, dont l'un surtout se détache sur l'horizon comme une aiguille gigantesque. Malheureusement, le temps dont nous pouvions disposer ne nous permettait pas d'en entreprendre la visite, car la distance à parcourir pour l'atteindre est d'environ 20 kilomètres. Nous avons dû nous borner à la description que nous en ont faite les officiers du port, qui sont allés récemment le visiter. Il paraît que le monument qui se voit ainsi à grande distance est une tour en granit dans laquelle se trouve une statue colossale de Bouddha couché. Cette statue est également en granit, et le tout est évidemment d'origine Kmère. Les deux édicules qui flanquent le monument principal sont en

ruines. Quant à la tour centrale, elle est elle-même en fort mauvais état. Seule la statue monolithe de Bouddha est bien conservée ; du reste, les sculptures des monuments et la statue sont d'un travail assez soigné.

Ne pouvant aller visiter cet important édifice, nous avons dû nous borner à visiter deux autres monuments d'origine Kmère, qui se dressent également dans l'ouest de la rade, à environ 5 kilomètres du consulat.

La route qui y conduit, et qui est celle de Binh-Dinh, fait suite à la rue principale de Quin-han. Elle longe le pied des montagnes dont s'extrait la pierre de Bienhoa, et nous a permis de vérifier leur construction chemin faisant. Elle paraît fort fréquentée, quoique peu entretenue. Du reste, les seuls voyageurs sont des piétons ou des individus portés en hamac par deux indigènes.

Le pays est inculte jusqu'au pied de la montagne; mais là, après la traversée d'un petit ruisseau presqu'à sec dans cette saison, commencent des cultures d'arachides, de mûrier, de riz déjà repiqué en certains endroits, de manioc et de canne à sucre. On sent que les plus petits morceaux de terrain sont recherchés, et les champs se succèdent les uns aux autres sans interruption. Malheureusement la végétation paraît malingre et la bande de terre entre la montagne et la mer est bien étroite.

Les deux tours que nous allons visiter sont placées au sommet d'un monticule artificiel qui peut mesurer environ 3 mètres de haut, et qui est jonché de débris du monument. Le monticule et les ruines elles-mêmes sont d'ailleurs envahis par les broussailles qui en gênent considérablement l'étude.

L'ensemble du monument se compose de deux tours carrées jumelles, et qui, dans leur ensemble, ont dû être semblables autrefois. Ces tours présentent à la mer, c'est-à-dire à l'est, leur façade principale, qui, malheureusement, est fort délabrée et presqu'entièrement masquée par la végétation, au moins en ce qui concerne celle des tours située le plus au nord.

Chacune des deux tours se compose d'un carré en briques plates mesurant environ 15 à 18 mètres de hauteur et terminée par une sorte de dôme également en briques, avec ornements en granit formant chaînes d'angles. Au centre de la face de chacune des tours qui regardent l'Est est percée une ouverture rectangulaire mesurant $2^{m}10$ de haut et $1^{m}05$ de large, encadrée par quatre dalles de granit de $0^{m}50$ d'épaisseur.

Cette ouverture donne accès dans l'intérieur de la tour, qui est entièrement évidée et qui présente une chambre de 4 mètres dans chaque sens à

la base, mais se rétrécissant au fur et à mesure de son élévation. Actuellement chacune de ces chambres est ouverte sur le ciel, aucune toiture ni voûte n'existant ni à l'une ni à l'autre des tours. L'intérieur ne présente d'ailleurs pas de traces d'éboulement d'une voûte, et les matériaux lisérés qui y sont accumulés semblent provenir plutôt des portiques ogivaux qui séparaient la chambre intérieure de l'entrée dont nous avons parlé. Cependant, dans la tour du Nord, se trouve la moitié d'une pierre de granit sculptée, d'un mètre environ de diamètre, de forme circulaire, qui pourrait bien avoir été autrefois une clef de voûte.

(La suite de cet article paraîtra dans le prochain Bulletin)

Le Secrétaire général,
Président honoraire,
GABRIEL GRAVIER.

125

Mémoires, Notices

VOYAGE AU TONQUIN

Par M. Henri VIÉNOT, membre de la Société normande de Géographie

et Albert SCHŒDER, entrepreneur à Saïgon

(2me article)

D'après ce qui nous a été rapporté, il y avait dans chacune des deux tours une statue en granit. Dans l'une, celle du Nord, était représentée une figure humaine avec deux paires de bras, l'une devant, l'autre derrière. La statue était debout et tenait le bras droit levé. Quant à la statue de la tour sud, nous n'avons pu avoir aucun renseignement précis sur ce qu'elle représentait.

Ces deux statues, ainsi qu'une partie des ornements en granit qui ornaient la partie supérieure des tours, ont été, paraît-il, enlevées par M. Morice, médecin de la marine, lors du voyage d'exploration qu'il fit en Annam et au Tonquin.

Chacune des tours mesure 6 mètres sur ses faces est et ouest, et 7m50 sur ses faces nord et sud. La hauteur de la tour nord est encore intacte. Celle de la tour sud est réduite à 14 mètres environ.

A huit mètres environ du pied des tours, chacune d'elles est ornée d'un encorbellement en briques composé de quatre assises successives, avançant progressivement et soutenant une frise en granit sculpté terminée aux angles par des sujets en granit représentant aux quatre angles de la tour sud des chimères à tête de hibou. Quant à la tour nord, M. Morice a, paraît-il, enlevé l'une des pierres angulaires et décapité la femme qui lui faisait pendant, en sorte qu'il ne reste plus qu'un sujet reconnaissable ou à peu près, et qui figure un dragon, à l'angle nord-ouest de la tour.

Les frises en granit sont encore toutes en place. Elles sont, comme tout le reste, d'un travail grossier. Chacune d'elles est d'ailleurs différente des autres ; c'est ainsi que la face nord de la tour sud, qui se trouve comprise entre les deux tours, représente des chevaux se tournant le dos et regardant leur croupe; alternant avec un personnage ventru, coiffé de la tiare, assis et reposant ses mains sur ses genoux, et avec des diables grimaçant, qui se présentent de face les bras et les jambes écartés. Le personnage

assis est entouré d'une auréole formée de onze têtes, dont il est impossible de reconnaître l'espèce.

La frise de la tour nord, qui fait face à celle que nous venons de décrire, ne présente, au contraire, qu'une série continue d'X entrelacés.

Quant aux autres frises, il est impossible d'en reconnaître les sujets, les unes étant cachées par la végétation, et les autres étant absolument frustes.

Chacune des tours contient au-dessus de la frise quatre étages de corniches en briques, en retrait les unes sur les autres. Ces corniches étaient terminées aux angles par des sujets en granit sculpté. Les seuls qui soient encore en place sont ceux de l'angle nord-ouest de la tour du nord. Ils représentent des serpents à sept têtes.

Sur les faces ouest et sud de la tour du nord, se trouvent immédiatement au-dessus de la frise en granit divers sujets en granit sculpté. Ces sujets étaient au nombre de sept sur la face ouest. Là le sujet central représente un personnage à plusieurs paires de bras, dont les mains sont tournées vers le ciel. Il est coiffé de la tiare et assis les jambes écartées. Entre les jambes pend un vêtement analogue à celui des danseuses des sculptures d'Ang-Kor.

A sa gauche se trouve un éléphant qui le regarde et qui lève sa trompe vers le ciel. L'éléphant est suivi d'un personnage qui semble grimacer en se regardant dans un miroir. Sa figure, tracée de profil, est tournée vers le personnage central. Enfin un autre éléphant semblable au premier, mais tourné en sens inverse, regarde le dragon qui fait l'angle de la frise. A droite du personnage central, il reste seulement la moitié du personnage grimaçant dont nous avons vu le pendant de l'autre côté.

Au-dessus de la frise de la face méridionale de la tour du nord, on trouve deux étages de sujets. Le premier comprend au centre un personnage dont l'image est complètement fruste, entouré de deux éléphants qui le contemplent la trompe en l'air. Le second étage comprend un Boudha assis, dont on ne peut distinguer que les bras croisés sur le ventre. A droite et à gauche du Boudha, deux tigres le contemplent.

Les deux tours étaient terminées dans leur partie supérieure par des coupoles.

Comme ensemble, c'est certainement la face nord de la tour nord qui est la mieux conservée. Elle ne possède d'ailleurs que des ornements en briques, formant des auréoles au-dessus de petites colonnes en briques.

Les huit faces des deux tours portaient à la hauteur des entrées ménagées sur la face ouest des sortes d'ogives avançant les unes sur les autres en cinq plans, dont le plus intérieur est le plus saillant. Ces ogives sont faites en briques ornées chacune d'une S en creux.

Les briques avec lesquelles les deux tours sont construites mesurent 0 m 06 × 0 m 20 × 0 m 20.

Les annamites du voisinage donnent à ce monument le nom de *Thòp Dôi*. De nombreux monuments cambodgiens du même genre se trouvent semés dans le pays, entre Quin-han et Binh-Dinh, qui se trouve à environ 30 kilomètres vers le nord-ouest.

La population de Quin-han est d'environ 6 à 7,000 habitants. Elle paraît généralement commerçante et aisée, quoique, d'après les dires que nous avons recueillis, leur port ait depuis quelque temps à souffrir de la concurrence de celui de......, qui est placé quelques milles plus au sud, dont l'entrée est possible à toute heure de la marée, et où le gouvernement annamite a établi des douanes clandestines, contrairement au traité de 1874.

L'élément chinois, établi à Quin-han, compte environ cinq cents individus, dont la plupart sont de la province d'Haï-nan.

On trouve dans les environs de Quin-han des chevaux un peu plus grands que les chevaux de Basse-Cochinchine et de bonne qualité. Ils sont vendus par les indigènes de l'intérieur entre £ 5 et £ 10. A Quin-han, on ne peut les acheter que de seconde main, et les intermédiaires n'hésitent pas à faire un bénéfice de 200 pour 100. Si on ajoute à ce prix le transport de Quin-han à Saïgon, pour lequel les Messageries réclament £ 12, on voit que ces chevaux reviennent encore assez cher, rendus à Saïgon.

Dans la journée du 29 juin, les observations météorologiques que nous avons faites ont donné les résultats suivants :

	Thermomètre.	Baromètre.
6 h. du matin.	28° 50	758.50.
11 h. —	29°	758.25.
2 h. du soir.	30° 25	757.25.
6 h. —	30° 25	757.50.

Le jeudi 30 juin, à 6 h. 1/2 du matin, nous quittons la rade de Quin-han en repassant devant le fort annamite qui commande la passe et

devant l'observatoire qui domine la colline de l'est, et nous faisons route vers la baie de Tourane avec une mer légèrement moutonneuse.

A deux heures du matin, nous mouillons dans la baie de Tourane.

Observations du 30 juin :

	Thermomètre.	Baromètre.
6 h. du matin.	28° 25	757.50.
11 h. —	30° 25	757.75.
2 h. du soir.	30° 50	756.50.
6 h. —	30° 50	758.

De 8 h. 1/2 à 10 h. du soir, forte pluie.

La journée du samedi 1er juillet s'est passée dans la baie de Tourane.

Comme la rade de Quin-han, la baie de Tourane est entièrement entourée de montagnes qui, de même que celles du sud-ouest de Quin-han, sont recouvertes d'une épaisse couche de pierre de Bienhoa. Les roches n'affleurent presque nulle part, et là où elles se laissent voir, elles sont composées de grès.

A l'embouchure de la rivière qui se jette dans la baie, embouchure qui mesure environ 200 mètres de large, se trouve un ancien fort en terre, entièrement détruit, au centre duquel se trouve un mât de signaux et une maison en briques, couverte en tuiles, qui sert de bureaux au capitaine de port indigène. Devant se trouvent quelques jonques, dont une est accostée à un warf rudimentaire, surmontée d'une bigue à mâter, qui mesure environ 4 mètres de haut. Trois ou quatre canons en mauvais état et d'excellentes chaînes de navire avec leurs ancres, également d'origine européenne, sont placées à côté.

Dans la cour de l'ancien fort, deux tas de charbon de terre attirent notre attention, car on nous a dit que souvent des bateaux anglais venaient charger ici de la houille indigène, qu'ils transportaient à Warg-Kong. C'est même le Chinois qui sert de représentant à la Compagnie des Messageries maritimes, qui est en même temps l'agent des propriétaires de la mine d'où s'extrait cette houille.

Au premier aspect, la qualité de ce produit est absolument inférieure. La houille a une apparence pierreuse, et lorsqu'on la casse, elle s'effrite en lamelles que l'on croirait métalliques, tant leur reflet est micacé. Il est douteux qu'elle puisse rendre de grands services, quoique cependant le fait de

l'exportation assez importante qu'en font les Anglais puisse faire espérer le contraire.

En suivant le bord de la rivière, on longe les débris du fort, dont une partie a été reconstruite depuis la ruine générale, et présente des murs en briques mandarines, revêtus par places de ciment au sucre, et surmontés de talus en terre bien conditionnés dans lesquels s'ouvrent des embrasures garnies de revêtements en pierre de Bienhoa.

Les maisons, ou plutôt les caves que l'on rencontre, sont misérables et sales comme celles du dernier des villages de la Basse-Cochinchine. Seule la maison occupée par le Chinois qui a la ferme de l'opium paraît présenter un peu de confortable.

Nous rencontrons seulement comme constructions saillantes, et encore ce ne sont que des constructions annamites fort ordinaires, un magasin entouré de murs et rempli de cordages européens entièrement neufs, et un poste de Annam ; tous deux sont d'ailleurs compris dans l'ancienne enceinte du fort.

A deux kilomètres de l'embouchure environ, se trouve un village avec un marché, appelé Huang-Chanh, qui ne le cède en rien pour la misère et le délabrement aux cases qui l'entourent. Du reste, à l'heure où nous le traversons (8 h. du matin), il ne s'y trouve aucun marchand ni aucun résidu qui puisse faire supposer qu'il a été le théâtre d'un trafic quelconque depuis quelque temps.

Cent mètres plus loin, un pont en maçonnerie de grès lié par un ciment solide, couvre d'une voûte en plein cintre, de deux mètres environ d'ouverture, un petit cours d'eau presqu'à sec dans cette saison.

Au-delà les habitations cessent; on ne voit plus qu'une double ligne de verdure et de haies, qui ne paraît offrir aucun intérêt.

Le sol sur lequel nous avons marché se compose de sable mouvant évidemment déposé par la mer. La végétation semble cependant chercher à s'y développer, et partout où coule des ruisseaux, même microscopiques, on voit une abondante verdure. Le long même du fleuve, malgré les eaux saumâtres, l'herbe est fine et touffue et forme un véritable gazon.

La population, agglomérée autour de l'ancien fort de Tourane, peut compter environ 500 habitants, dont la plupart se livrent à la pêche.

Malgré l'aspect misérable de ce village, la baie de Tourane est fort visitée par les navires européens. Les produits nombreux qui viennent de l'intérieur se rendent directement à bord des navires exportateurs, sans

même laisser aux riverains de l'embouchure le bénéfice de leur transit.

Outre le charbon dont nous avons parlé déjà, le port de Tourane exporte des produits de toute nature et surtout de l'huile d'arachide, des noix d'arec, du poisson sec, etc. On y débarque en revanche tous les produits européens, cotonnades et autres, à destination de la province de Hué.

Dans la rade se trouve un îlot recouvert d'une belle végétation, de laquelle émerge une petite pagode assez gracieuse. Près de là, deux sources d'eau douce descendent de la montagne en formant de petites cascades, et marquent leur passage par une recrudescence de verdure.

Pendant que nous sommes en rade, deux bâtiments de guerre annamites, mouillés dans la baie à notre arrivée, prennent la mer. Ces bateaux portent un pavillon rouge, tandis que le stationnaire annamite que nous avons laissé à Quin-han avait un pavillon blanc orné de caractères rouges en son milieu. Quelle est la raison de cette différence de couleur? L'interprète du chargé d'affaires de France à Hué, qui vient à bord pour chercher les dépêches, nous dit qu'elle provient de la supériorité du grade de l'officier qui commande les bateaux présents à Tourane.

Observations du 1er juillet :

	Thermomètre.	Baromètre.
6 h. du matin.	29° 75	757.50.
11 h. —	30°	758.25.
2 h. du soir.	30° 25	758.
6 h. —	31°	757.50.

Le dimanche 2 juillet, à 4 h. du matin, nous appareillons pour Haïphong, par une mer moutonneuse, et vers 7 h. nous dépassons les bateaux de guerre annamites que nous avons vus partir de Tourane la veille au soir.

Vers deux heures de l'après-midi, nous sommes abrités de la mousson par la côte, et la mer se calme presqu'aussitôt.

Nos observations météorologiques du 2 juillet donnent pour résultat :

	Thermomètre.	Baromètre.
6 h. du matin,	29° 50	758.25.
11 h. —	30° 25	759.
2 h. du soir.	30° 75	758.25.
6 h. —	30°	758.

Pendant la soirée et la nuit le temps est lourd et de nombreux éclairs, suivis bientôt d'un assez fort orage, sillonnent l'horizon.

Les approches d'Haï-phong sont assez dangereux, l'hydrographie n'en ayant été faite que d'une manière incomplète. Il existe notamment toute une rangée de récifs, dont les rares indiqués sur la carte ont été reconnus par les navires qui se sont jetés dessus et leur ont donné leur nom. Aussi naviguons-nous avec une grande prudence.

Le lundi 3 juillet, à 7 h. 45 du matin, nous mouillons à l'extrémité de la presqu'île de Dao-Son, et nous prenons un pilote ; à 11 h., en route pour Haï-phong, nous laissons de côté le phare construit par le génie sur un îlot avancé. Autour de nous, la baie présente un aspect verdoyant dans lequel font taches les collines dont les teintes rougeâtres font rappeler la présence de la pierre de Bienhoa. Nous franchissons successivement les deux barres dont les balises sont constamment volées par les pirates chinois qui foisonnent dans les environs. Au loin, devant nous, apparaissent bientôt par-dessus les coudes de la rivière, les constructions d'Haï-phong et les mâtures de quelques bateaux présents dans le port. Enfin, un dernier coude nous met dans le port qui, sous ce rapport, ressemble beaucoup à celui de Saïgon, et nous défilons devant la concession française, passant en revue successivement la maison d'Agence avec son badigeon rose, le consulat de France, la chancellerie, les subsistances, la caserne, etc. Nous dépassons le confluent du Song-bach-Monh, qui est à Haï-phong ce que l'arroyo chinois est à Saïgon, et au milieu des cases innombrables et des maisons indigènes ou chinoises qui en couvrent les bords, nous admirons la maison à étage de M. Constantin, agent des Messageries, placée à côté de la douane annamite. Plus loin, un grand quadrilatère enceint de murs est rempli de bâtiments en cours de construction. C'est le futur magasin général de la Compagnie chinoise de navigation à vapeur qui a le monopole du transport dans les diverses provinces de l'empire d'Annam, du riz et du paddy résultant de l'impôt; lequel, comme on sait, est payé en nature et concentré dans ces magasins. On y accède dès à présent, du côté de la rivière, par un double appartement solidement construit et éclairé la nuit par des candélabres où brûlent des lampes à pétrole.

La concession française, la ville de Haï-phong, le marché, en un mot, tout ce qui a précédé le mouvement commercial produit par l'ouverture du port au commerce européen, est en aval du confluent du Song-Bach-Tham avec le Cua-Cam. La ville s'étend le long du canal sur une longueur

d'environ 2 kilomètres 1/2 ; la concession française, dont nous avons énuméré presque toutes les constructions, s'étend au contraire en équerre le long du Cua-Cam.

Au premier abord, Haï-phong frappe l'œil comme une grande ville, et surtout comme un entrepôt commercial d'une assez grande activité.

A midi 1/2, nous sommes arrivés, les ancres sont mouillées, et nous nous empressons de prendre un sampan pour nous faire conduire à terre. Un Français, nommé Martin, a installé sur le bord du Song-Bach-Tham, à côté du marché, un hôtel français où on trouve à se loger et à se nourrir moyennant une redevance fort modérée. On n'y touve pas le luxe, mais on y rencontre ce qui est préférable, c'est-à-dire la propreté la plus minutieuse et la complaisance du propriétaire et de ses agents. Cet hôtel porte le nom d'*Hôtel du Tonquin*. Il a façades d'un côté sur le Song-Bach-Tham, et de l'autre sur la rue principale de Haï-phong.

En remontant dans le sampan le Song-Bach-Tham, pour arriver à l'*Hôtel du Tonquin*, nous longeons un certain nombre de petits vapeurs, dont quelques-uns, tels que le *Hanoï* et le *Tonquin*, ont plus de 30 mètres de long. Il y a à Haï-phong six de ces vapeurs qui font le service entre Haï-phong et Ha-noï. Les uns battent pavillon français, les autres pavillon anglais, allemand ou chinois, suivant la nationalité, non de leurs propriétaires actuels, mais de ceux qui les ont fait construire. Presque tous sont la propriété de groupes de négociants qui se sont associés pour les envoyer de Hong-Kong à Haï-phong, et les exploiter.

Ces bateaux, à l'époque de l'année où nous sommes, font un service continuel et ne séjournent à Haï-phong ou à Ha-noï que le temps strictement nécessaire pour leur déchargement et leur rechargement. Aussitôt pleins, ils mettent leur machine en marche, et quelques-uns en ont de relativement fort puissantes et bien entretenues. D'autres, abandonnées à des mécaniciens (????) chinois, sont, au contraire, dans un état tel que les réparations doivent absorber plus que les produits de la navigation, et qu'une perte totale est toujours à craindre.

La durée du trajet pour aller à Ha-noï en refoulant le courant, qui est dur à certains endroits, notamment dans le canal de Bac-Ninh, est d'environ 15 à 18 heures, suivant le chargement. Le retour, dans lequel le vapeur est aidé par le courant, à partir du moment où il est entré dans le canal de Bac-Ninh, est effectué en 12 ou 14 heures, selon la force et la direction de la marée dans le Cua-Cam. On nous a même affirmé que la marée, qui ne

se fait pas sentir à Ha-noï, serait parfaitement sensible dans le canal de Bac-Ninh, dans lequel elle pénétrerait par le Thaï-Binh.

Ces voyages ne peuvent se faire dans ces conditions que pendant six mois de l'année. Le reste du temps, les rapides du canal de Bac-Ninh, qui lui valent d'être aussi connu sous le nom de *Canal des Rapides*, ne présentent que des fonds de 20 à 30 centimètres, et les bateaux qui veulent se rendre d'Haï-phong à Ha-noï, sont obligés d'allonger de 50 milles leur trajet, en prenant le Song-Bach-Tham et le canal des Bambous ou de Thaï-Binh. Souvent, même en suivant cette voie, ils ne trouvent pas assez d'eau pour passer et restent plusieurs jours échoués à attendre une crue ou le déplacement du banc sur lequel ils ont touché.

Même dans la saison des hautes eaux, il arrive quelquefois que des bateaux, lourdement chargés ou bien ayant entrepris le remorquage de plusieurs jonques, font le tour par le bas du Song-Ca, au lieu de prendre par le canal de Bac-Ninh. Nous en avons vu personnellement plusieurs exemples.

Cela tient à ce que, lorsque le courant atteint dans le Song-Ca une force de 5 nœuds et plus, ce qui n'est pas rare, il devient impossible aux petits vapeurs, qui sont toujours chargés outre mesure, de refouler ce courant suffisamment pour manœuvrer en sûreté à l'entrée du *Canal des Rapides*. En outre, lorsque les jonques, qu'ils amarrent le long de leurs flancs, sont un peu fortes, il leur devient impossible de passer sans danger grave dans certains coudes fort étroits.

Lorsqu'on arrive à Haï-phong, une des premières choses qui frappent les yeux, c'est le nombre des cheminées qui surmontent les maisons. Chaque appartement, chaque chambre a ses appareils de chauffage, et on en croit difficilement ses yeux, lorsque, comme nous, on trouve les habitants s'extasiant sur la fraîcheur de la journée, par 32° de chaleur. Il est vrai que trois jours avant notre arrivée, Haï-phong avait 35°, et qu'on y voit quelquefois 38° (nous parlons de degrés centigrades), tandis qu'aux mois de novembre, décembre, janvier, et même février, on observe des températures de + 8° et + 6°. Il arrive même quelquefois qu'à son réveil, on trouve de la gelée blanche, ce qui fait frissonner, rien qu'en y pensant, un habitant de la Cochinchine française.

Les variations de la température sont quelquefois très brusques à Haï-phong, et on a vu quelques fois, à la fin de juin dernier, le thermomètre baisser de 10 degrés centigrades (de + 35 à + 25) en moins de deux heures.

L'époque de la grande chaleur commence vers le 17 juin et dure jusqu'au 1er octobre ; puis vient une saison intermédiaire de deux mois, une saison froide de quatre mois, et une saison printanière de deux mois. En somme, sauf leur répartition inégale, on a au Tonquin, et spécialement à Haï-phong, nos quatre saisons d'Europe. Aussi la santé y est-elle généralement bien meilleure qu'en Basse-Cochinchine, où on ne ressent jamais les atteintes du froid.

L'un des avantages de cette variation dans la température, est de permettre aux habitants d'Haï-phong, de cultiver et de récolter presque tous les produits des jardins maraîchers d'Europe : salades, haricots verts, petits pois, tomates, asperges, artichauds, choux-fleurs, aubergines, choux, carottes, navets ; tout pousse presque sans culture à Haï-phong, même la pomme de terre et les choux de Bruxelles. Aussi s'y repose-t-on bien vite de ces légumes conservés, au goût plus ou moins avarié, qui sont la base de la cuisine à Saïgon, et dans tous les pays intertropicaux.

Malheureusement, pendant la saison chaude, la seule que nous connaissions *de visu* à Haï-phong, on y est encore plus déshérité qu'en Basse-Cochinchine, et nous avons dû nous borner à rêver aux bonnes choses qu'on y mangerait quand nous n'y serions plus.

Les fruits sont également assez variés. Outre l'orange, la pamplemousse, le citron, le carossole, la mangue, la papaye et tous les autres fruits des pays intertropicaux ou à peu près, on y trouve la prune, la pêche, une espèce d'abricot que la greffe rendrait fort bon, etc., etc.

Les maisons des Européens et des Chinois sont presque toutes en maçonnerie et couvertes en tuiles. Celles des indigènes sont closes par un galandage solide, et couvertes, pour la plupart, avec des rotins ou des éclats de bambous tressés dont l'effet est assez gracieux, mais dont l'ensemble ne garantit que médiocrement de la pluie. Aussi les indigènes aisés recouvrent-ils cette première toiture d'une couche épaisse de chaume de riz, au-dessus de laquelle ils mettent même quelquefois une seconde natte semblable à la première toiture.

La masse du peuple se contente d'une seule toiture qui, dans la ville, est le plus souvent en rotins et bambous massés, mais qui, dans la campagne, est presque toujours de chaume de riz.

Haï-phong est traversé dans toute sa largeur par une rue large de 5 mètres environ, et bordée de droite et de gauche de magasins. Jusqu'au marché, on trouve surtout des boutiques tenues par des Français, des Eu-

ropéens de diverses nations, des Indiens et des Chinois. Ce n'est guère qu'après le marché et autour de lui qu'on trouve les boutiques des indigènes. Plus loin encore, on trouve les grands magasins où les Chinois entassent le riz et les autres produits du pays, jusqu'au moment favorable pour leur exportation.

Les Chinois sont d'ailleurs établis au moins en aussi grand nombre de l'autre côté du Song-Bach-Tham, où les terrains moins rares leur permettent de s'étendre plus facilement et de donner à leurs magasins l'étendue de véritables entrepôts.

La rue principale de Haï-phong est, dans presque toute sa longueur, dallée avec des carreaux en terre cuite, très épais et très durs. Elle est d'ailleurs assez mal entretenue. De place en place, les riverains ont jeté sur la rue des toitures en nattes, qui rappellent au voyageur les rues arabes de l'Egypte et de la Syrie.

En dehors de cette rue, et même à l'endroit que l'on a décoré du nom de *boulevard Marty*, quoiqu'il n'ait guère l'aspect d'un boulevard, on ne trouve que des cases sales et mal construites, qui servent d'abri aux indigènes, et, dans de nombreux endroits, on longe des excavations assez profondes, d'où a été extraite la terre employée à remblayer la rue principale.

A propos du chauffage des maisons pendant l'hiver, nous avons omis de dire que le bois de chauffage est assez rare et coûte relativement cher. On a essayé, notamment au consulat de France, de brûler le charbon de terre provenant des mines indigènes, qui sont nombreuses, et spécialement celui qu'on extrait des environs de la baie d'Along, mais les résultats obtenus ont été peu satisfaisants, ce charbon restant difficilement allumé. Il faut d'ailleurs reconnaître que les cheminées ne sont pas disposées pour faciliter la combustion même des meilleures espèces de houille. Il faudrait donc des essais plus concluants pour qu'on puisse se prononcer d'une manière définitive sur la possibilité d'employer cette houille indigène aux usages domestiques.

Dans la concession française, on rencontre, en dehors des bâtiments que nous avons énumérés, et sur un second plan, l'ancien consulat, construit en planches et couvert en nattes de rotin, le trésor, la douane française, etc. Tous ces bâtiments sont compris entre une double enceinte de larges fossés pleins d'eau, qui ont pu être faits autrefois dans un but de défense, mais qui, aujourd'hui, ne servent qu'à gêner le développement de la

concession, où pas une place n'est susceptible d'être donnée au commerce.

Haï-phong est le centre d'une chrétienté importante, dirigée par des missionnaires espagnols.

Les indigènes sont généralement sales et misérables. La plupart du temps, ils portent pour tout vêtement un petit tablier carré, grand comme la moitié d'un mouchoir de poche, et qui leur cache les parties sexuelles. Nous parlons des hommes, bien entendu. Quelquefois ils y ajoutent une bande d'étoffe de quelques centimètres, qui passe par derrière, et va se fixer à une corde servant de ceinture. Ce vêtement rudimentaire est également en usage à Tourane.

Les femmes portent quelquefois la longue chemise annamite, qui descend jusqu'aux pieds; mais, dans la classe pauvre, elle porte plus souvent une sorte de jupon, partant de la ceinture et descendant au mollet, et le corsage, sans manches, que portent les Annamites de Basse-Cochinchine, en dessous de leurs chemises. Il est rare que les vêtements comportent plus d'une épaisseur d'étoffe. La cotonnade avec laquelle ils sont faits est tissée dans le pays. Cependant depuis l'ouverture du port au commerce européen, il s'introduit dans le pays une grande quantité de cotonnades anglaises, dont une partie est fabriquée dans l'Inde. On importe également des cotons filés que les indigènes tissent ensuite sur leurs métiers rudimentaires.

Hommes et femmes portent d'énormes chapeaux en paillottes, fort légers, quoique mesurant 0 m 80 à 1 m de diamètre. Les femmes ont les cheveux relevés par un morceau d'étoffe enroulé avec eux. Sur le côté gauche, une partie des cheveux forme une boucle qui descend presque jusqu'à l'épaule. Cela donne à la figure un air étrange et mal équilibré auquel il faut, sans doute, s'habituer, car, après avoir entendu souvent à Saïgon vanter la beauté des Tonquinoises, nous les trouvons toutes supérieures comme grâce, comme formes de corps et comme finesse de traits aux femmes de Cochinchine.

Les Tonquinois circulent sur le fleuve à l'aide de bateaux analogues aux sampans de la Basse-Cochinchine, et munis comme eux de capots en bambou; mais ces capots sont tellement bas qu'il est impossible de s'y tenir autrement que couché. Les sampans tonquinois ne sont pas faits d'un seul morceau comme ceux des Annamites. En outre, leur avant est carré, et rappelle un peu la forme des embarcations cambodgiennes.

Les Chinois emploient des bateaux qui semblent fort volages, sans doute à cause de leur toiture étagée, dont les diverses parties se recouvrent

les unes les autres, et donnent de la fraîcheur au voyageur en compromettant la stabilité du bateau. Les toits de ces jonques chinoises sont assez élevés souvent pour qu'on puisse circuler de la transgène sur le plancher établi à la hauteur des bordages supérieurs.

Les matériaux de construction et la main-d'œuvre sont peu coûteux à Haï-phong. Aussi les particuliers n'hésitent pas à soutenir les terrains qu'ils occupeut par des murs d'une épaisseur considérable. Il n'est pas jusqu'aux remblais destinés à supporter des constructions légères qui ne soient protégés parfois contre les éboulements, par des murs de $0^{m}30$ et $0^{m}40$, en moellon réunis par un excellent mortier.

Les pierres employées sont généralement un calcaire dur, d'apparence marmoréenne, qui s'extrait des montagnes situées au sud d'Haï-phong. On en extrait aussi des montagnes situées en amont, mais en moins grande quantité. C'est également avec cette pierre que se fabrique la chaux, qui paraît de bonne qualité. Quant aux briques, tuiles, carreaux et autres objets de terre cuite, on les fabrique dans les environs, et spécialement le long du Cua-Cam, en amont d'Haï-phong.

Voici les prix qui nous ont été donnés comme étant ceux des principaux matériaux rendus à pied d'œuvre :

Moellon de calcaire noir : 1 ligature 5 tiens le mètre cube (soit environ 1 fr. 25). — Chaux de calcaire : 1 ligature 3 tiens le picul (le picul étant de 60 kilogr. environ, cela fait environ 1 fr. 60 les 100 kilogr.) — Le sable, 1 ligature le mètre cube (0 fr. 65). — Briques, 15 piastres les dix mille.

La main-d'œuvre est également payée fort peu : Un coolie gagne 5 tiens (0 fr. 40 par jour; un maçon, 6 tiens (0 fr. 50); un charpentier, 7 tiens (0 fr. 58). Le travail fait par ces ouvriers est d'ailleurs convenable, et bien des ouvriers de la Basse-Cochinchine, auxquels on donne des salaires beaucoup plus élevés, ne seraient pas capables d'exécuter certains ouvrages faits par les indigènes du Tonquin.

Les petits vapeurs dont nous avons parlé, et qui portent les marchandises d'Ha-noï à Haï-phong se font payer en général £ 0,05 par picul de paddy ; pour les marchandises diverses, ils perçoivent en moyenne £ 1.50 la tonne, approximativement, les marchandises n'étant ni pesées ni cubées avec précision.

Le change de la piastre varie suivant les époques et les conditions du marché. Actuellement, il est de 5 ligatures 5 tiens. Il y a quelque temps, il

était de 8 ligatures 8 tiens, et a même dépassé 9 ligatures pendant quelques jours.

Pour préserver ceux de nos bagages qui craignent l'humidité, on nous donne le conseil de les recouvrir de ces manteaux en feuilles de palmier d'eau dont les Chinois font usage. Nous en faisons acheter un certain nombre au prix de 3 tiens pièce. Nous achetons aussi des chapeaux coniques en paille, recouverts de papier verni, pour nous garantir de la pluie et du soleil. On nous les vend 3 ligatures chacun.

La fin de la journée du 3 juillet, toute celle du 4 et la matinée du 5 se passent à recruter notre personnel, à terminer nos préparatifs et à parcourir la ville d'Haï-phong. M. de Verneville, consul de France, nous aide de son influence et de ses conseils. Le mandarin annamite, qui a le grade de Quan Ezy, se charge de nous procurer les coolies qui nous sont utiles pour porter nos bagages et nos instruments.

Il leur adjoint un doi (capitaine), un coi (sergent), un bep (caporal), et un certain nombre de miliciens pour les commander, les surveiller et les empêcher de déserter en route en emportant les bagages; enfin, il nous fournit un interprète qui, sans être d'une grande habileté pour la traduction courante d'une conversation, ne nous a pas moins rendu de grands services, d'autant plus que sa connaissance à la fois des caractères chinois et du quoc ngu (1), nous a permis d'avoir beaucoup de renseignements qui nous auraient manqué sans lui.

(1) On appelle quoc ngu (prononcez quoc gneu) le système d'écriture de la langue annamite en caractères latins, qui a été inventée par les missionnaires. Le quoc ngu emploie en dehors des caractères latins proprement dits, des caractères supplémentaires, indispensables pour rendre les consonnances de la langue annamite. C'est ainsi qu'en modifiant légèrement la forme des caractères latins, on est arrivé à en faire disparaître douze voyelles et trente-quatre consonnes. Les signes principaux qui ont été ajoutés aux caractères latins, sont l'*o*, dit *barbu*, l'*u*, également barbu, le *d* barré (qui équivaut à notre *d*, le *d* non barré, se prononçant suivant les cas, comme un *i* ou comme un *z*). — Les combinaisons de consonnes ont formé également des lettres nouvelles. En outre, la langue annamite est pour ainsi dire chantée, et chaque voyelle peut être prononcée sur cinq tons différents, qui modifient complètement la signification du mot. Aussi faut-il nécessairement noter dans l'orthographe quoc ngu ces cinq tons au moyen de cinq accents. Il est donc absolument impossible de rendre avec les seuls caractères latins qui se trouvent dans les imprimeries ordinaires les véritables consonnances annamites. M. Dutreuil de Rhins a essayé de tourner la difficulté en écrivant les noms annamites comme ils se prononcent; malheureusement, son essai n'a eu d'autre effet que de rendre presqu'impossible l'usage de la carte qu'il a publiée en 1881.

Nos coolies sont payés à raison de 8 tiens par jour (environ 0 fr. 62). Avant de partir, nous donnons au doi une première avance de £ 15, pour acheter les provisions nécessaires pour leur nourriture et celle de l'escorte.

Enfin, tout est prêt, et nous pouvons quitter Haï-phong et commencer la partie utile de notre voyage le mercredi 5 juillet, à 1 heure 1/2 du soir; mais auparavant, il nous faut prendre congé du Quan Ezy et du Quan Bô (1) d' Haï-Dzuong, qui est venu en toute hâte pour nous assurer que sur toute la route, dans la province qu'il administre, nous sommes assurés de trouver bon accueil et sympathie pour nos travaux.

Nos passeports que le Quan Ty a envoyés à Haï-Dzuong pour y recevoir le visa du gouverneur de la province (Tong Doc), ne sont pas revenus. L'exprès chargé de les rapporter se croisera avec nous et nous les remettra.

Observations météorologiques du 3 juillet :

	Thermomètre.	Baromètre.
6 h. du matin.	31°	758.50.
11 h. —	31°	758.75.
2 h. du soir.	31° 50	758.50.
6 h. —	31°	758.25.

Pluie pendant la nuit.

(1) A la tête d'une province annamite se trouvent divers mandarins.

D'abord, le *Tong doc* ou gouverneur général, qui a la direction de plusieurs provinces; puis le *Tuan phu*, gouverneur particulier de la province. Ces deux mandarins ont l'administration générale et centralisent les actes des divers chefs de service.

Les chefs des principaux services sont le *Quan bô*, chargé de l'administration proprement dite et de l'impôt, le *quan àn*, chargé de l'administration de la justice, et le *Lanh binh*, chargé de tout le service militaire.

Les provinces sont divisées en *Phus*, que nous avons traduit par préfectures, *Huyens*, que nous avons traduit par sous-préfectures, *Tongs* ou cantons, et *Xa* ou villages. Les fonctionnaires chargés de l'administiation des *Phus*, des *Huyens* et des *Tongs* portent eux-mêmes les titres de *Phus*, *Huyens* et *Tongs*. Les villages sont administrés par les notables, dont un est appelé *Maire* dans les habitudes françaises, quoique rien dans ses attributions ne rappelle celles des maires français. Ce n'est d'ailleurs pas le premier des notables, ni le chef du village, ce n'est que l'intermédiaire entre le village et l'autorité centrale.

Observations météorologiques du 4 juillet.

	Thermomètre.	Baromètre.
6 h. du matin.	29° 50	758.25.
11 h. —	29° 75	758.50.
2 h. du soir.	30°	758.50.
6 h. —	30° 25	758.75.

Pluie pendant une partie de la matinée.

